

PROPUESTA DE DESARROLLO DE UN PARQUE TEMÁTICO ORIENTADO AL TRANSPORTE Y LAS COMUNICACIONES EN EL SUDOESTE DE LA PATAGONIA AUSTRAL ARGENTINA

Pablo Esteban González¹

Víctor Hugo Morales²

Resumen:

En el sudoeste de la Patagonia Austral Argentina se encuentra la *Comarca de la Cuenca Carbonífera del Río Turbio*. Desde mediados del siglo XIX este territorio ha recibido a colonos y pioneros por las rutas y caminos más diversos: por los fiordos del Pacífico, por las llanuras de Diana, por los ríos de la zona, por trazados de incipientes rutas y caminos y por el de ramal ferroviario.

La Segunda Guerra Mundial y la posterior crisis de combustibles impulsaron la instalación y desarrollo de la empresa *Yacimientos Carboníferos Fiscales* (YCF) vinculada a la fundación de una villa minera en 1942 y a su posterior desarrollo histórico, pues recibió el perfil cultural minero que tiene en la actualidad, dentro de un paisaje natural.

La *Unidad Académica Río Turbio* (UART) de la *Universidad Nacional de la Patagonia Austral* (UNPA) posee un predio de 6,5 hectáreas en una zona estratégica con posibilidades concretas para la instalación de un Parque Temático sobre las Comunicaciones y el Transporte, pues se encuentra ubicado a unos mil metros del aeropuerto local, en el Km 384 de la *Ruta Nacional 40* (RN 40) y teniendo como límite en la parte posterior las vías del *Ramal Ferro Industrial* (RFIRT) y el río Turbio.

El propósito de este trabajo es presentar la evolución histórica de los medios de transporte en la zona y revalorizar ese patrimonio local que se encuentra disperso, proponiendo el desarrollo de un atractivo que promueva el desarrollo local, en el marco de un turismo sostenible.

Palabras clave: Comarca, paisaje cultural, minería, transporte, desarrollo, patrimonio.

¹ Profesor Adjunto, Director Escuela de Recursos Naturales, Universidad Nacional Patagonia Austral (UNPA). Unidad Académica Río Turbio (UART) Instituto de Ciencias Ambientales, Sustentabilidad y Recursos Naturales (ICASUR). Santa Cruz. Argentina. pablestebang@hotmail.com

² Profesor Adjunto, Escuela de Ingeniería y Prevención de Riesgos, Universidad Nacional Patagonia Austral (UNPA). Unidad Académica Río Turbio (UART) Instituto de Ciencias Ambientales, Sustentabilidad y Recursos Naturales (ICASUR). Santa Cruz. Argentina. ingvhmorales@hotmail.com

A THEMATIC PARK PROPOSAL ORIENTED TO TRANSPORT AND COMMUNICATIONS IN THE SOUTH EAST OF THE ARGENTINIAN PATAGONIA

Abstract:

In the southwest of the *Patagonia Austral Argentina* is the Carboniferous Basin Region of Río Turbio. Since the middle of the nineteenth century, this territory has received colonists and pioneers through the most diverse routes and paths: the fjords of the Pacific, the plains of Diana, the rivers of the area, routes of incipient roads and ways and the railway branch.

The Second World War and the subsequent fuel crisis motivated the installation and development of *Yacimientos Carboníferos Fiscales* company (YCF) linked to the establishment of a mining village in 1942 and to its subsequent historical development, since it received the mining cultural profile it has nowadays into a natural landscape.

The *Unidad Académica Río Turbio* (UART) of the *National University of Southern Patagonia* (UNPA) has a property of 6.5 hectares in a strategic area with concrete possibilities to the installation of a Thematic Park on Communications and Transportation, it is located about a thousand meters to the local airport, at 384 Km of the *National Route 40* (RN 40) and it is boundary as limit in the back by the tracks of the *Industrial Iron Branch* (RFIRT) and the Turbio River.

The purpose of this work is present the historical evolution of transport in the area and revalue this local heritage which is dispersed, proposing the development of an attraction that promotes the local development, this the framework will be on a sustainable tourism.

Keywords: Region, cultural landscape, mining, transport, development, heritage.

1. INTRODUCCIÓN

1.1. Área de Estudio

Corresponde a la localidad de Río Turbio, ubicada en la Cuenca del Río Gallegos, al Sur de la provincia de Santa Cruz en la Patagonia Austral Argentina, entre los paralelos 51° y 52° de latitud Sur. Incluye a la capital de la provincia de Santa Cruz (*Río Gallegos*) y los poblados de la Comarca de la Cuenca Carbonífera (*Río Turbio – Julia Dufour – 28 de Noviembre – Rospentek y Turbio Viejo*). El poblado de Río Turbio donde se encuentra la sede de la Unidad Académica Río Turbio – Universidad Nacional de la Patagonia Austral (UART-UNPA) se encuentra a 279 Km de Río Gallegos por Ruta Nacional N° 40 (RN40) y a 3.158 Km de la ciudad de Buenos Aires.

Figura 1: Mapa del Área de Estudio en el departamento Güer Aike



Fuente: IGN, 2017.

El predio donde se va a proponer el desarrollo del *Parque Temático* se ubica a la altura del Km 383 de la RN40 y se corresponde con el límite de dos áreas ecológicas bien definidas: el complejo andino y la estepa magallánica andina (Borelli y Oliva, 2001). Es un paisaje caracterizado por la presencia de planicies glaciofluviales, relieve de plano a suavemente ondulado en la estepa y con valles transversales y suaves laderas al acercarse a la cordillera de los Andes.

1.2. El Origen de la Cuenca Carbonífera

Si bien se sabía de la existencia de carbón en el extremo sur desde el siglo XIX, la crisis energética y la carencia de carbón de origen europeo para la industria metalúrgica, durante la Segunda Guerra Mundial, determinaron la creación de los *Yacimientos Carboníferos Fiscales* (Y.C.F.), hecho que estuvo vinculado con el desarrollo histórico de Río Turbio.

La explotación del carbón comenzó en marzo de 1943, momento en que se estableció la primera zona de extracción de carbón mineral en Mina 1 (*Campamento Marina*). La razón para no extraer el carbón del sur argentino hasta la década del 40 radicaba en la dificultad para transportar a los grandes centros de consumo la producción de la mina³.

En 1946 quedó formada la Dirección General Combustibles Sólidos Minerales, y con ello le fueron transferidos a la misma el parque automotor y los elementos y materiales con que contaba la ex División Carbón Mineral de Y.P.F. A partir de ese momento se fue dotando a los *Yacimientos Carboníferos Fiscales* (YCF) de elementos modernos de explotación minera (compresores eléctricos, martillos picadores y perforadores, máquinas cortadoras de carbón y transportadoras accionadas a aire comprimido), que permitieron remplazar la pesada tarea manual, aumentando sensiblemente los rendimientos y la rentabilidad de la mina, logrando para 1955 trabajos de preparación y explotación, en la mina de Río Turbio, cuyas galerías superaban los 42,5 Km de longitud, que fueron realizadas por las cargadoras

³ El próximo desafío fue transportar el carbón desde Río Turbio hasta un puerto argentino. En 1949 el almirante Juan Martín de la Armada Argentina expresó: “bajo ninguna circunstancia saldrá carbón de Río Turbio por Puerto Natales”. Informe Vaughan-Russell (1949), National Archives/Public Record Office, Kew, Londres.

mecánicas, las cintas transportadoras y las vagonetas arrastradas por locomotoras diésel (Borello, 1956).

Por otro lado la presencia de YCF en esta zona, fue la causa de la creación del *Ramal Ferro Industrial Río Turbio* (RFIRT) que a su vez se constituyó motor del desarrollo industrial de la explotación minera de la cuenca. Sin el ferrocarril hubiera sido impensable el desarrollo minero local.

La Cuenca del Río Turbio resume un paisaje cultural minero dentro de un paisaje natural que se generó a lo largo de años de ocupación, en los cuales, la localidad para desarrollarse necesitó además de todos esos elementos destinados a la explotación de carbón, de la provisión de infraestructura y mobiliario que satisficiera de manera inmediata las necesidades habitacionales de la incipiente población en pleno crecimiento (González et al, 2017).

Para 1956, la población de Río Turbio alcanzaba las 3.600 personas, de las cuales el 60 % eran mineros y la perspectiva de la Comarca de la Cuenca Carbonífera se puede apreciar en un escrito de la época: *“Las reservas carboníferas del Yacimiento Carbonífero Río Turbio son suficientes para abastecer al país en el futuro por un lapso de más de ciento cincuenta años. El aprovechamiento de estos depósitos de carbón mineral, además de asegurar la autarquía energética del país en materia de combustibles sólidos, ha de garantizar el desarrollo económico de numerosas industrias derivadas de su actividad permanente y eficaz”* (Borello, 1956:307). En estos conceptos se basó la decisión política que motivó la inversión en infraestructura para el desarrollo y la comunicación de la villa minera con el resto del país, como paliativo al gran aislamiento en el cual estaba inmersa esa población.

2. BREVE EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE LAS RUTAS DEL SUR

Según notas de un cronista en la expedición de Magallanes (año 1520), la movilidad de los *Tehuelches*⁴ transcendía los límites de lo que es actualmente, la provincia de Santa Cruz, formando lo que se conoce como el *Complejo Tehuelche* que estaba integrado por varios grupos. (Rodríguez y Delrio, 2000).

Las actuales fronteras entre Argentina y Chile y entre las provincias y regiones de ambos países fueron trazadas con posterioridad a la existencia de los pueblos originarios; y por ello cualquier clasificación que se pretenda realizar al respecto entraría en el campo de las suposiciones.

Las características de nómades de los Tehuelches permiten inferir el amplio conocimiento que ellos tenían del paisaje y de los recursos alimenticios, el uso que hacían de los parajes conocidos, la relación que mantenían con las poblaciones sedentarias que se encontraban a lo largo de su ruta, la cual estaba preestablecida a lo largo del año (Nacuzzi,

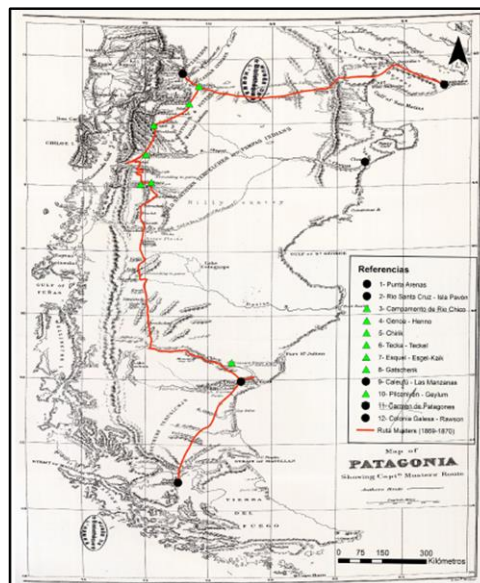
⁴ El pueblo *Aónikenk* es conocido comúnmente bajo el nombre de Tehuelche, vivía en el sur de la Patagonia, entre el río Santa Cruz y el estrecho de Magallanes. El concepto admite varias acepciones y una de esas es la de *“hombres bravíos”*, que alude a la disputa por los territorios y las mujeres. Asimismo, es utilizada para designar a todos los cazadores de la Patagonia y Tierra del Fuego, y también para designar a los que habitaban al sur del río Chubut, a quienes también solía llamarse *“patagones”* (Hidalgo et al, 1996).

1998). Cabe destacar que el recorrido que realizaban atravesaba cursos de agua de gran volumen como son los ríos Chubut y Santa Cruz, es decir que las rutas existentes para esa época (año 1780), coincidente con la instalación de los primeros colonos ya eran bastante extensas. Desde ese momento el modelo de subsistencia cambió al complementarse con el intercambio de cueros y pieles por caballos que les proveían a los nativos aquellos colonos, por lo que ya comenzaron a verse por aquellas primeras rutas nativos montados.

El *Modelo Tehuelche* considera que a partir del siglo XVIII todos los tehuelches que vivían al norte del río Santa Cruz ya estaban montados, mientras que al sur únicamente tenían caballos el cacique y su mujer. Los grupos ubicados al norte del río Santa Cruz (50° de latitud Sur aproximadamente) monopolizaban y controlaban la distribución de los equinos hacia el sur formando parte del *Complejo Ecuestre*.

Entre abril de 1869 y mayo de 1870, se realizó una travesía de 2.750 Km que unió Punta Arenas con Las Manzanitas (Río Negro) y Carmen de Patagones (ciudad más austral de la provincia de Buenos Aires). El viaje estuvo integrado por el Cacique Casimiro y el inglés George Musters, oficial de la marina británica, como integrantes destacados de la caravana, con un itinerario que en catorce meses terminó uniéndolo el estrecho de Magallanes con el río Negro cuando aún todavía la Patagonia era considerada un territorio autónomo (Vezub, 2015).

Figura 2: Mapa de la Caravana de Musters



Fuente: Vezub, 43 (1): 23, 2015

2.1. La Ruta del Mar

La llegada de los colonos al extremo austral del área de estudio estuvo dada por la penetración desde el mar al área continental (González et al, 2017).

2.1.1. Los Primeros Colonos fueron avisados Navegantes

Se atribuye como primera expedición a la realizada por la “*Nao San Luis*” desde Santiago de Chile, que permitió al capitán Ladrilleros acceder al fiordo “*Ultima Esperanza*” después de una complicada navegación a través del Estrecho de Magallanes y de una

intrincada red de fiordos. Fue así que partiendo del puerto de Valdivia en Chile (Toledo, 2011) arribó al lugar en donde se encuentra emplazada en la actualidad la ciudad chilena de *Puerto Natales* y en el año 1558 tomó posesión del lugar en nombre del rey de España (según la *Real Cédula de 1555*), habiéndosele ordenado el reconocimiento de dicho lugar con la finalidad de buscar especias autóctonas (Arriagada, 2012), realizando por tal motivo una expedición minuciosa de los archipiélagos de la Patagonia Austral, describiendo detalladamente las referencias geográficas, hidrográficas, orográficas, y la flora y la fauna del lugar.

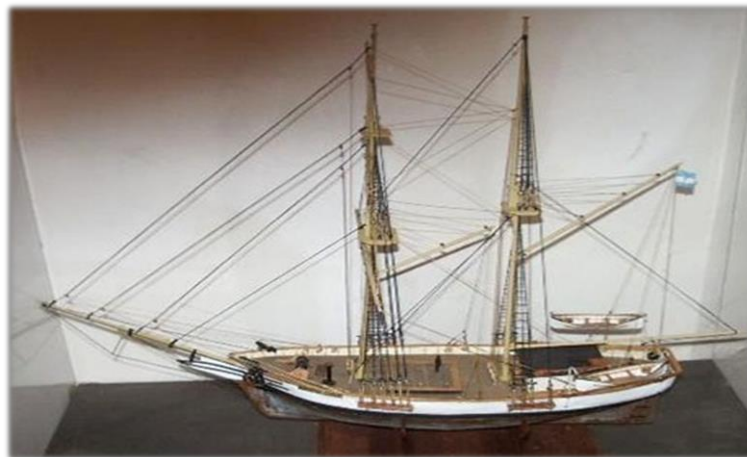
Por el par de siglos siguientes solo se referenciaba la zona por medio de los relatos de los aventureros que llevaban las noticias de la belleza y riqueza de la zona austral de Argentina y de Chile. Pero recién para el año 1830 se tuvo registro de la llegada de la goleta “*Adventure*” al mando del capitán Parker King (ANU, 1967), quien después de inspeccionar la región realizó una descripción del sitio (Molina Carranza, 2004).

El primer colono en llegar a lo que es hoy el actual territorio argentino fue William Greenwood, quien en 1873 llegó embarcado desde Punta Arenas a Última Esperanza y de allí pasó a través de las *Llanuras de Diana* al valle de Río Turbio (Martinic, 1975). En las cercanías de dicho curso de aguas levantó su primer campamento dedicándose al comercio de caballos con los nativos del lugar (Zóccola, 1973).

2.1.2. Las Misiones por Mar en búsqueda de Soberanía

El comandante Luis Piedrabuena en 1859 en la goleta “*Rosales*” navegó por las costas patagónicas y remontó el río Santa Cruz llegando a la isla “*Pavón*”; en 1862 instaló en la isla “*De los Estados*” un refugio con los hombres de su tripulación para el cuidado de la soberanía argentina.

Figura 3: Maqueta de la Goleta Santa Cruz



Fuente: Museo Marítimo, Ushuaia, 2017

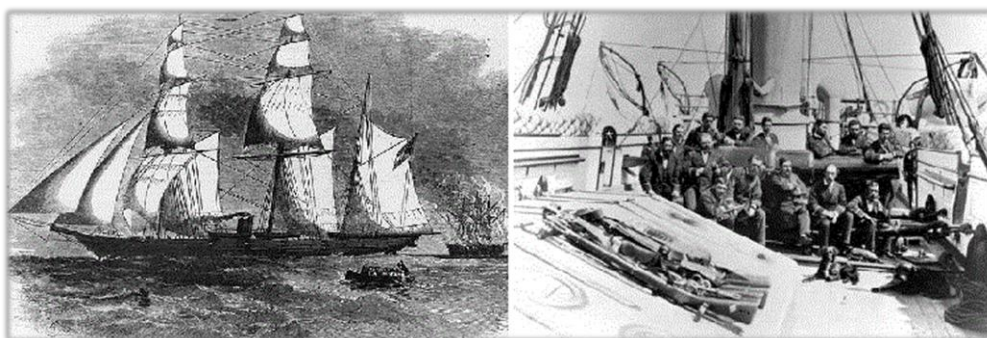
En 1876 en la goleta “*Santa Cruz*”⁵ junto al Perito Moreno (que ya tenía una expedición realizada unos años antes navegando) arribaron a estas costas, con el propósito de

⁵ La *Goleta Santa Cruz* fue un buque comprado deteriorado y reparado por el comandante Luis Piedrabuena por encargo del gobierno para la armada argentina en 1876. Teniendo una eslora de 24 m, una manga de 5 m y un

realizar una expedición hacia las nacientes de los río Chico y Santa Cruz y tener un conocimiento más acabado de los mismos (Ruggeri, 2009).

En 1877 el oficial John Rogers, realizó un *Relevamiento Hidrográfico* para Chile en la corbeta *Magallanes*⁶ (Ferrer Jiménez, 2009), anotando en su bitácora de viaje: “*en el puerto que el comandante de la “Magallanes” crea más prudente y adecuado, desembarcará una sección... que pueda correr hacia el Norte, faldeando los Andes hasta encontrar la margen del Río Santa Cruz, fijar los lagos, herborizar y fijar astronómicamente los puntos más importantes de aquellas regiones*” (Zóccola, 1973:22).

Figura 4: Corbeta Magallanes



Fuente: www.armada.cl, 2017

En 1883, el teniente de fragata Carlos María Moyano realizó un viaje de reconocimiento de las Cuencas Hidrográficas de la patagonia argentina: Puerto Santa Cruz y las nacientes de los ríos Gallegos (*Lago Argentino*), Coig y Santa Cruz. El viaje de Moyano culminó en 1884 en el mismo Puerto Santa Cruz desde donde habían partido, luego de haber recorrido a caballo y a pie de más de mil kilómetros llegando a alcanzar la Cuenca del Río Turbio.

En 1887 el Teniente de Navío Agustín del Castillo, realizó un par de expediciones a orillas del río Chico (último afluente de la margen derecha del río Gallegos), llegando por tierra en una de ellas hasta la zona de Río Turbio y descubriendo el yacimiento de carbón que se encuentra en la Comarca del Río Turbio (Terbeck, 1979).

2.1.3. El ARA Villarino y sus Históricas Misiones

El *Transporte Nacional Villarino* fue el primer buque de carga de la Armada Argentina en la Patagonia, entrando a formar parte de la *División Expedicionaria al Atlántico Sur* y el itinerario que esta nave debía cumplir estaba integrado por Puerto Madryn (Chubut);

desplazamiento de 150 Tn, era considerado un buque poco andador y de pesada construcción. Fue asignado por la armada argentina para transporte y sostén logístico del Territorio Nacional de Santa Cruz. Siendo fondeado frente en Los Pozos, frente a Buenos Aires se hundió posteriormente durante un temporal. www.histarmar.com.ar, última consulta: 6/12/2017.

⁶ La *Corbeta Magallanes* construida en Inglaterra y botada al agua en 1873, fue utilizada entre 1875 y 1878 en misiones hidrográficas y tácticas por la marina chilena. Entre 1879 y 1885 participó de la *Guerra del Pacífico*. Desde 1885 hasta 1906 participó en misiones de relevamiento de las costas e islas australes. En 1906 ingresó a la marina mercante para hacer cabotaje en la zona sur, donde naufraga en 1907 a raíz de un temporal. Con una eslora de 200 pies, un despliegue de 950 Tn y una potencia de maquinaria de 2.230 HP podía alcanzar los 11,5 nudos de velocidad máxima. www.armada.cl, fecha de última consulta: 5/12/2017.

Puerto Santa Cruz y Río Gallegos (Santa Cruz); Punta Arenas (Chile); Ushuaia, Lapataia e Isla de los Estados (Tierra del Fuego). A veces tocaba de regreso Puerto San Julián (Santa Cruz) para desembarcar postes para la línea telegráfica militar, pero dejaba en blanco a Camarones y Puerto Deseado (Payró, 1898).

Figura 5: Grabado del Transporte ARA Villarino



Fuente: AGN, Fortuna, 1884

Era un buque a vapor aparejado como bergantín goleta con 8 velas, fabricado en Inglaterra con una capacidad para 50 tripulantes, con una eslora de 56 m, una manga de 9 m y su desplazamiento de 1.192 Tn le permitía a su motor de vapor de 800 HP, dotado de solo una hélice de cuatro palas, alcanzar cómodamente la velocidad de 11 nudos⁷. Naufragó en Bahía Camarones en 1899 durante su viaje N° 101 (Arguindeguy y Rodríguez, 1999).

Figura 6: Óleo del Transporte de la Armada de la República Argentina Villarino



Fuente: Silvestrini, 1880 (Dominio Público)

Dentro de sus más importantes misiones se mencionan las que fueron más significativas a nivel histórico:

1. Fue botado un 11 de diciembre de 1879 para la Armada Argentina. Terminó su alistamiento en Liverpool y zarpó para Boulogne Sur Mer para repatriar los restos del General José de San Martín. Salió del puerto francés un 21 de abril de 1880 en medio de una salva de honor de veintiún cañonazos a cargo de la batería de la ciudad. El 28 de mayo del mismo año al arribar a la ciudad de Buenos Aires, es colocado el féretro en una falúa del Villarino y es remolcado hasta el muelle de *Las Catalinas*, mientras recibe el

⁷ <http://www.histarmar.com.ar/IndiceARA-1880-1900.htm>. Fecha de última consulta: 06/12/2017.

saludo de otros veintiún cañonazos de todos los buques de guerra amarrados en el puerto y la rada. El discurso de recepción estuvo a cargo de Domingo Faustino Sarmiento, y trasladado el féretro a la plaza San Martín, lo recibió en nombre de la Nación, el presidente de la República, Nicolás Avellaneda (Domínguez, 2014).

2. En setiembre de 1884, el gobierno de Buenos Aires decidió ocupar permanentemente el territorio de Tierra Fuego, designando al Coronel de Marina Augusto Lasserre, como Comandante de la *División Expedicionaria de la Armada*⁸. La misma estuvo integrada por: la Cañonera *Paraná*, el Aviso *Comodoro Py*, el Cúter *Patagones* y el Transporte *Villarino*, las que arribaron a la bahía de Ushuaia, en 1884. El 12 de octubre de ese año se firmó el Acta de creación de la Sub-Prefectura de Ushuaia y se izó oficialmente por primera vez, la Bandera Argentina de manera permanente en un establecimiento asentado en Tierra del Fuego, reconociendo la autoridad argentina sobre ese territorio.
3. Luego de permanecer en reparaciones durante 1987, a comienzos del año siguiente efectuó siete viajes a Ushuaia al mando del teniente de fragata Juan León Murúa. En uno de esos viajes trasladó entre otros pasajeros al perito Francisco Pascasio Moreno junto al escritor del diario La Nación Roberto Payró quien lo describiría con estas palabras: "*El Villarino es un buque pequeño, muy marino, pero inadecuado para pasajeros. Tiene una máquina poderosa que le da una marcha de diez millas por hora, y puede hacer dos millas más ayudándose con su velamen... Es coqueto, con su arboladura ligera y esbelta y su bien cortado casco pintado de blanco, y a velas desplegadas, en alta mar semeja un gran pájaro del sur rasando la ola*" (Payró, 1898:2).

Del teniente Murúa, Payró afirmaría en sus crónicas de "*La Australia Argentina*", que era, no solo un gran avisado de los canales del sur sino que también un oficial muy cauto pues "*no arriesga su buque en locas aventuras, y lo cuida como si fuera una persona amada*" (Payró, 1898:5).

Figura 7: Equipo del Operativo Camarones rescatando partes del Villarino



Fuente: Diario La Razón, 05/05/1970

El 24 de setiembre de 1966 salió una nota en el diario La Razón en la que se informaba que se intentaría localizar el casco del transporte Villarino, lo cual efectivamente se llevó a cabo en 1970 después de tres años de preparación, a cargo de un grupo de buzos de la *Hermanidad del Escrófalo*, en el llamado *Operativo Camarones* que les permitió rescatar

⁸ www.irizar.org, "1851,1859 y 1869: Nueva Invasión de la Tierra del Fuego". Fecha de última consulta: 07/12/2017.

del Vapor Villarino, la hélice que hoy se exhibe en la ciudad de Puerto Madryn junto al busto del General San Martín, el ancla que se exhibe en la localidad de Camarones y otros objetos que fueron destinados a distintos museos del país. En verano de 1987 se pudo realizar una segunda expedición y se recataron algunas otras piezas que fueron donadas al *Instituto Sanmartiniano* y a la Armada Argentina. En dicha ocasión también se filmó conjuntamente un documental con el equipo de *Historia de la Argentina Secreta* (Murúa, 2015).

Figura 8: Hélice de cuatro palas y ancla del Villarino



Fuente: Bottaro, 2014

2.2. La Ruta del Aire

En el año 1908 se crea el *Aero Club Argentino*, con miembros de la élite porteña⁹ y aventureros atraídos por los nuevos medios de transporte. No obstante ello, el impulso que permitió el significativo desarrollo de la industria aeronáutica en el siglo XX sin dudas fue la Primera Guerra Mundial. Luego de finalizada la misma los países de Europa y Norteamérica vislumbraron las posibilidades que la aviación comercial ofrecía al transporte de pasajeros y a las comunicaciones postales.

En 1919 llegaron a la Argentina las misiones aéreas que trajeron posibilidades ciertas para el transporte de correo en función de las perspectivas que ofrecía el país en esa época: altas tasas de crecimiento, una inmigración europea (de España e Italia principalmente), una extensión muy grande de territorio con baja población (sobre todo en la Patagonia) que ofrecía mejoras comparativas al tráfico aéreo respecto al lento avance de las trazas de caminos, que para la primera mitad de siglo todavía eran insuficientes y precarios.

Para la década del 1920 los viajes en avión seguían siendo considerados como peligrosos para el resto de la población pero las compañías europeas y norteamericanas entraban en dura competencia para imponer sus aviones y apropiarse de las rutas comerciales que se iban abriendo en el cono sur. A partir de ese momento se comenzaron a replicar aeroclubes en el interior de Argentina, que desempeñaron funciones de vital importancia como el entrenamiento de pilotos civiles y la construcción de muchas de las pistas que hicieron posible la expansión inicial del aerotransporte nacional.

Con capitales franceses en 1924 comenzó a gestarse la primera línea aérea que tuvo un convenio con el Correo Argentino para brindar un servicio aerpostal entre Buenos Aires y Europa con escala en la ciudad de Natal (Brasil).

⁹ Porteño: se designa con este nombre a los nativos de la ciudad de Buenos Aires, por la presencia del puerto en esa ciudad que determinó antes de la aviación, la conexión comercial de Argentina con Europa y el resto del mundo.

2.2.1. La Aeroposta Argentina

Después de terminada la Segunda Guerra Mundial, en la Patagonia, el avión, comenzó a desempeñar funciones de comunicación con alta valoración social.

En 1927 se gesta la *Aeroposta Argentina* Sociedad Anónima, que fue la primera aerolínea local que comenzó a operar una ruta de correo y pasajeros entre Buenos Aires y Asunción (Paraguay) para luego inaugurar una línea al sur. El primer vuelo postal sobre la Patagonia, se realizó el 31 de octubre de 1929 uniendo Bahía Blanca con Comodoro Rivadavia. Posteriormente se extendió esta ruta para alcanzar la ciudad de Río Gallegos. La conexión entre Bahía Blanca se realizaba a través del FFCC Gral. Roca (Piglia, 2015).

En una mañana fría, el avión, un *Latécoere 25* Matrícula F-AJDZ conocido como “El Pampero”, piloteado por el célebre aviador y escritor *Antoine de Saint-Exupéry* (autor de “*El Principito*”), quien estaba vestido con un abrigado saco, gafas y una gruesa gorra, partió del aeródromo *Harding Green* de Bahía Blanca rumbo a Comodoro Rivadavia. La hoja de ruta atestigua que volaron cerca d 6 horas y media con una velocidad cercana a los 160 kilómetros por hora en promedio. De esta manera se convirtieron en el primer piloto y en la primera máquina que integró la *Aeroposta Argentina* inaugurando los vuelos comerciales en el país. Las escalas que efectuó en ese viaje fueron *San Antonio Oeste* (Río Negro) cuyo aeródromo lleva, en su honor, el nombre de este célebre piloto, y *Trelew* (Chubut), contribuyendo de esta manera a una efectiva vinculación de las provincias australes con el resto del país.

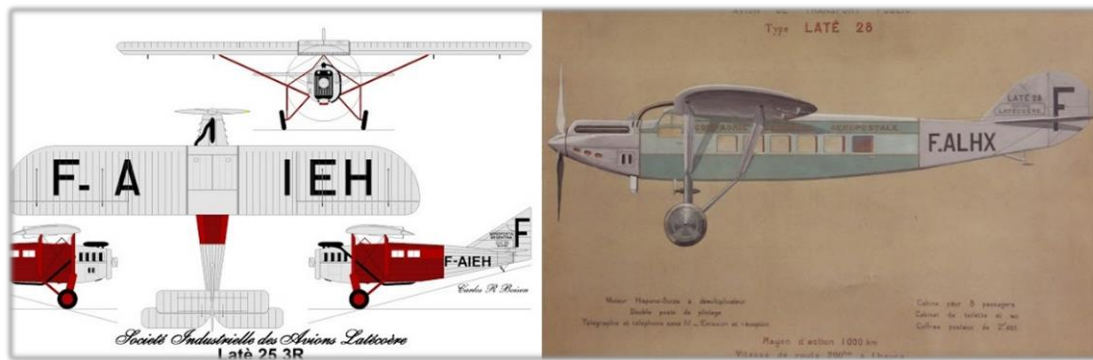
Figura 9: El Piloto (*Antoine de Saint-Exupéry*) y la Máquina



Fuente: Dominio Público y ventalls.blogspot.com.ar, 2012

El *Latécoere 25* es el único modelo que existe en el mundo. Se trata de un monoplano construido con madera, aluminio, metal y telas termo contraíbles. Tenía 9,45 metros de largo y un ala de 17,40 metros. El avión utilizaba motores Renault e Hispano Suizo de 400 HP con un peso cercano a los 700 Kg. Era capaz de transportar hasta 1.250 Kg, llevando hasta 4 pasajeros a una altura de 3.000 metros y con una velocidad de 180 Km por hora (Cate, 1970).

Figura 10: Dibujos de Latécoere 25 y 28



Fuente: Boisen, 2016

Antoine de Saint-Exupéry llegó también en varias ocasiones a Río Gallegos entre 1930 y 1931. La primera vez que aterrizó un avión en Río Gallegos lo hizo él, un 31 de marzo de 1930, llevando como pasajeros a cuatro miembros del directorio de la *Aeroposta Argentina* y a un reportero gráfico, en el vuelo inaugural de la empresa en su *Ruta del Sur*. La gesta se realizó en un *Latecoere 28*, Matrícula R-Nº 305, que **tenía una** capacidad para 2 tripulantes y 8 pasajeros que venía provisto por primera vez con un baño incorporado. Todavía se conservan el hangar y la casita donde descansaban los pilotos construidas en la década de 1920 pues pertenecen al Aeroclub de Río Gallegos (Monumento Histórico Provincial). El Aeroclub se ubica a unos 9 km del centro de la ciudad, sobre RN3 en dirección al Paso Integración Austral, lindante al Autódromo (Arias, 2011).

Figura 11: Fotografía de uso comercial de Aeroposta Argentina S.A



Fuente: GMC, 1937-1938

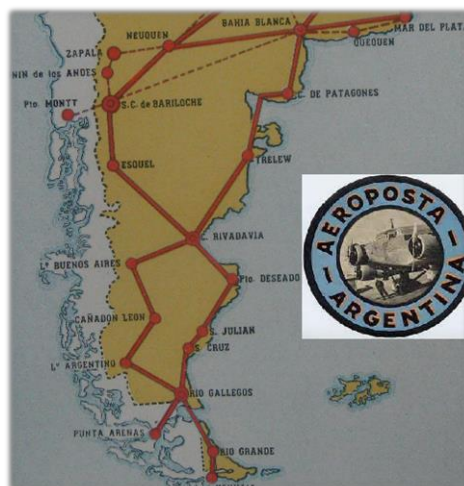
La década del treinta con la caída de la bolsa y la depresión económica internacional generó un gran déficit operativo de la actividad aerocomercial a nivel global, por lo que la *Aeroposta Argentina* a causa de sufrir un colapso financiero se vio obligada deslindarse de la empresa matriz francesa, quedando reducida solo a la ruta de la Patagonia. No obstante en esos años el desarrollo experimentado en la aviación militar fue trasladado a mejorar las

prestaciones de las aeronaves utilizadas con fines civiles: la velocidad crucero, los sistemas de navegación, las comunicaciones con radio, la autonomía de los viajes, la capacidad de carga y la seguridad en los viajes.

En 1938 la *Aeroposta Argentina* extendió su ruta desde Buenos Aires, llegando a Río Grande en Tierra del Fuego, e incorporó nuevas rutas, entre ellas una que llegaba a Lago Buenos Aires en la precordillera del Territorio Nacional de Santa Cruz.

Para la década de 1940 en la revista de la empresa se afirmaba que “*diez años de convivencia con la Aeroposta han producido ese estado de comprensión y fe en la aviación que hace que sus habitantes empleen para sus viajes el avión con la misma naturalidad que si se tratase del tren o el automóvil*” y se ilustraba el artículo con una foto de alumnas de colegios de Buenos Aires que eran residentes de Tierra del Fuego cuyos padres las confiaban en mayor medida en los viajes aéreos pues “*en avión el viaje solo dura horas, mientras que por mar son ocho o diez días de preocupación para los familiares*”¹⁰.

Figura 12: Rutas Patagónicas de Aeroposta Argentina



Fuente: Memorias Aeroposta, 1948

En 1945 se crea LADE (*Líneas Aéreas del Estado*) a partir de la fusión de varias otras empresas que operaron entre 1939 y 1945, entre ellas: la *Corporación Sudamericana de Transportes Aéreos* (CSTA) en 1939, que unía Buenos Aires con Santa Fe y el Noreste argentino, la *Línea Aérea del Sudoeste* (LASO) en 1941, la *Línea Aérea del Noreste* (LANE) en 1944 y la línea a *Mar del Plata* (LMP) en 1945.

La empresa LADE fue pensada y proyectada en esa época con la finalidad de cumplir una doble función:

- De Fomento*, en lugares donde al capital privado no le resultaba redituable invertir;
- De Estrategia Territorial en Áreas Fronterizas*, cumplimentando las tareas de las fuerzas militares y proveyendo un mayor conocimiento de la geografía nacional.

2.2.2. El Aeropuerto de Río Gallegos

En el año 1929 se realizaron los primeros reconocimientos en el *Territorio Nacional de Santa Cruz* a cargo de Aeroposta Argentina, con la finalidad de establecer los sitios de

¹⁰ Extractos de la revista *Aeroposta*, en la sección “¿Ha viajado Ud. ya en avión?”, año 1940, 5: 15.

emplazamiento de cada Aeródromo con su respectivo Hangar. En Río Gallegos se lo construyó en un predio de 100 hectáreas, en las inmediaciones del paraje *Río Chico*, a 5 Km al SSO de la capital provincial, en donde hoy funciona el *Aeroclub Río Gallegos* (ACRG) con su Escuela de Vuelo.

Las primeras construcciones (un hangar *Tipo Thyssen* de 760 m², una casa de madera para reparo de los pasajeros y del personal y el galpón para guardar el combustible) datan del año 1929.

Figura 13: Instalaciones del Aero Club Río Gallegos con el hangar *Tipo Thyssen*



Fuente: ACRG, 2017

La inauguración oficial del punto terminal, Río Gallegos, se realizó el 31 de Marzo de 1930 con el arribo del primer avión a las 14:20 horas, contemplando las escalas establecidas de la línea: *Puerto Deseado*, *San Julián* y *Puerto Santa Cruz*. Este fue un evento en el que participó toda la población local.

Figura 14: Fotografía del pasaje del vuelo inaugural con autoridades locales



Fuente: ACRG, 2017

Cuadro 1: Tripulación y Pasajeros del primer vuelo a Río Gallegos

CARGO / FUNCIÓN	NOMBRE
Piloto	Antoine de Saint-Exupéry
Copiloto	Eliseo Negrin
Director-Fundador Aeroposta Argentina	Marcel Builloux-Lafont
Director-Gerente Aeroposta Argentina	Vicente Almandos Almonacid
Vizconde	Jacques de Lalot
Ingeniero	Julien Pranvielle
Ingeniero	Armando Ulled
Periodista de “La Razón”, Buenos Aires	Enrique Gutiérrez
Mecánico	Alejandro Collenot

Fuente. Elaboración propia (en base a Piglia 2015), 2017

Este fue el puntapié inicial para la instalación de un nuevo medio de transporte, más rápido y eficaz; con el cual terminó una época de aislamiento, para las poblaciones del sur en momentos que las rutas argentinas (RN3 y RN40) todavía no eran una realidad. Se comenzaron a remplazar los viajes en barco (el tramo Buenos Aires-Río Gallegos que tenía una duración promedio de 12 días, con una frecuencia mensual) por la viajes en avión (con una duración total del viaje de 17 horas incluyendo todas las escalas de la ruta). Los vuelos que despegaban a las 3:00 horas de Río Gallegos, arribaban a las 20:00 horas a Buenos Aires.

Las instalaciones originales se usaron hasta el año 1940, y por el por crecimiento del ejido urbano sumado al aumento en las frecuencias de vuelos, las instalaciones quedaron insuficientes e inadecuadas para las nuevas aeronaves, por lo que fue necesario la búsqueda de nuevas instalaciones, que se realizaron en un terreno donado por la firma *Menéndez Behety* en 1942. En el año 1943 se comenzaron a realizar las obras de construcción de una pista con mayores dimensiones y de un hangar *Tipo Lauria*, los cuales se inauguraron en 1946. En el año 1949 se la designa como “Estación Aeronaval” y a partir del año 1953 se dispuso que la misma sea utilizada de manera conjunta para la Armada, la Secretaría Aeronáutica y la Secretaría de Transportes con vuelos comerciales¹¹. A partir del año 1964 comienza a operar el Aeropuerto Internacional Piloto Civil Norberto Fernández, con instalaciones renovadas y una pista de 3.550 m.

Figura 15: Los problemas de Río Gallegos: el viento y la nieve



Fuente: Mey, *Fundación Histamar*, 2017

¹¹ Artículo de Carlos Mey, Martínez, Argentina. *Bases Aeronavales en Santa Cruz*. Bases Aeronavales de la Armada Argentina. <http://www.histamar.com.ar>, fecha de última consulta: 15/12/2017.

2.2.3. El Aero Club Río Gallegos

En el año 1939 se constituye el Aeroclub Río Gallegos para continuar usando las instalaciones construidas por Aeroposta Argentina S.A. y prestar servicios a la incipiente actividad privada. Actualmente solo se conserva un único Hangar de los construidos en la provincia en aquella época conocida como de “*Aviación Heroica*”. El Aeroclub Río Gallegos cuenta con predio de 100 hectáreas y una pista es de asfalto de 1.100 metros de largo y de 23 metros de ancho.

Figura 16: Interior del Aero Club Río Gallegos



Fuente: ACRG, 2017

2.2.4. El Aero Club Patagónico y el Aeropuerto de la Comarca

Mediante el decreto 719/2015, publicado en el Boletín Oficial el 8 de mayo de 2015, se dispuso la incorporación de la terminal aérea RYO¹² “*El Turbio – 28 de Noviembre*” ubicado sobre la RN40 Km 385 y en las adyacencias de la localidad de 28 de Noviembre, al *Sistema Nacional de Aeropuertos* (SNA) que está conformado por todos los aeropuertos de las distintas provincias argentinas con la finalidad de permitir la interconexión de todas las regiones del país. El aeropuerto se encuentra habilitado por la *Administración Nacional de Aviación Civil* (ANAC) desde setiembre de 2013 pues cuenta con una pista de 1.750 m de largo, una Terminal de 1.200 m² y una Categoría 5 de protección contra incendio que le provee de elemento suficiente para su operación regular.

Figura 17: Ruta Nacional 40 y Aeropuerto El Turbio – 28 de Noviembre, Santa Cruz (51°36’36,78” S y 72°13’16,93” O)



Fuente: CNES/Airbus, 2017.

¹² Código IATA.

La zona que cubre este aeropuerto constituye la mayor concentración de habitantes de Santa Cruz luego de Río Gallegos y Caleta Olivia, y es la mayor urbanización en el área cordillerana patagónica desde Esquel en la provincia de Chubut. El decreto tiene en cuenta que esta zona se desarrolló en torno a la actividad minera del carbón de Río Turbio acrecentada por la instalación de una central térmica considerada estratégica a nivel nacional y regional. A esta coyuntura se sumó la actividad turística como alternativa de importancia económica dada la proximidad con Puerto Natales, el *Parque Nacional Torres del Paine* y el *Monumento Natural Cueva del Milodón* (Chile).

Figura 18: Aeropuerto El Turbio – 28 de Noviembre



Fuente: González, 2017

En cuanto a la sustentabilidad del proyecto y a la proyección de tráfico aéreo hubieron indicios sobre la posibilidad de ampliar la cantidad de vuelos que se realizaba en su momento la empresa LADE, que hasta el año 2014 superó los cuatro mil pasajeros, con varias frecuencias semanales operando hacia distintos centros turísticos argentinos (*Río Gallegos, Ushuaia, El Calafate, Bariloche, Mar del Plata, Ushuaia, Puerto Madryn y Buenos Aires*), pero por razones políticas ajenas a los alcances de este trabajo, desde 2014 no está en operación comercial.

Por cuerda separada, en la Cuenca Carbonífera se ha conformado el *Aero Club Patagónico* con la intención de contar con una escuela de vuelo, fomentar la aviación civil y contar con una aeronave para alguna emergencia o evacuaciones de urgencia (vuelos de reconocimiento, búsqueda, rescate y prevención de incendios), dado el aislamiento geográfico en que se encuentra este territorio. Una finalidad también bastante reconocida por la población local es la posibilidad de contar con una aeronave en la localidad que pueda ofrecer paseos turísticos. La localización del Proyecto presentado por el Aero Club Patagónico prevé la utilización del aeropuerto local, aunque como limitante se debe citar la carencia de un hangar en condiciones de ser habilitado por la ANAC.

2.3. La Nueva Ruta del Tren

Desde principios del siglo XX el *Ferrocarril* (FFCC) conectaba la ciudad de Buenos Aires con las regiones más pobladas y que presentaban producciones agro-ganaderas afianzadas en la matriz productiva de país que se forjó ya para esa época, como ser las regiones *Pampeana* (producción agrícola y ganadera), *Cuyo* (producción vitivinícola) y *Noroeste* (producción azucarera). Para 1914 residía en la metrópoli argentina el 25% de la población y tenía lugar allí la principal actividad política, comercial y financiera.

Figura 19: Camión a Vapor Sentinel (“Chufi”)



Fuente: Coombs y Sinclair, 2014

En la Cuenca de Río Turbio, desde 1950 hasta 1959 se utilizaron camiones a vapor *Sentinel*¹³ (fabricados en Shrewsbury, Inglaterra) para transportar carbón hasta el puerto de Río Gallegos, en un viaje que duraba 12 horas. Se despachaban columnas de 10 a 15 camiones por una incipiente ruta de tierra, en un viaje cuyo recorrido era de 520 Km entre la ida y la vuelta, con altos consumos de carbón para la realización del mismo. Este hecho motivó la búsqueda de soluciones, proponiendo la construcción de un nuevo muelle y del trazado del FFCC que uniera el puerto con la mina para hacer la tarea de manera adecuada. Hasta la inauguración del muelle en Río Gallegos, lo que se efectivizó en 1952, se cargaba todo el carbón que se despachó al norte y se desembarcaron todos los materiales de construcción del ramal ferroviario desde la playa.

2.3.1. El RFIRT y el Transporte de Carbón hacia el Puerto de Río Gallegos

La inauguración oficial del tramo Río Gallegos-Río Turbio se hizo el 25 de noviembre de 1951. Inicialmente se conocía a esta línea del ferrocarril como *Ramal Ferro Industrial Eva Perón* (RFIEP) que transportaba el carbón desde los Yacimientos Carboníferos Fiscales de Río Turbio. En 1955 se le cambió de nombre por el de *Ramal Ferro Industrial Río Turbio* (RFIRT) el cual conserva hasta ahora.

La empresa YCF buscó la manera más rápida y efectiva para la construcción del ramal. Las primeras locomotoras, vagones y material rodante llegaron por barco desde Puerto Madryn a Río Gallegos como parte de una partida que se encontraban en existencia para la construcción del ramal de 0,75 m de trocha de Chubut desde el año 1922. Allí se encontraban disponibles unos 300 Km de rieles de 17,36 Kg/m. (Coombs y Sinclair, 2014).

Los durmientes fueron provistos desde el FFCC General Roca que fuera para esa época recientemente adquirido por el Estado Argentino con la nacionalización de la Compañía Ferrocarril del Sur¹⁴ (fundada por los ingleses en 1862) que ya para la década de

¹³ En 1906 la empresa Alley & MacLellan con sede en Glasgow comenzó a producir vehículos a vapor para carretera, con un vagón de 5 Tn, una caldera vertical y 2 cilindros. En 1915 la compañía cambió su nombre por el de *Sentinel Waggon Works Ltd.* cuando su nueva fábrica fue inaugurada en Shrewsbury. Estos camiones del año 1949 fueron los últimos de la serie S6 que se usaron para trasladar el carbón desde Río Turbio a Río Gallegos antes de la llegada del tren. Después la fábrica comenzó a producir motores diésel.

¹⁴ En marzo de 1948, el gobierno argentino tomó formal posesión de los ferrocarriles británicos, incluido el *Ferrocarril del Sud*, realizando en ese mismo año su nacionalización.

1940 llegó a ser una de las más grandes de su tipo en el hemisferio sur, contando con 8.149 Km de vías; cientos de estaciones y locomotoras; y miles de vagones y empleados que la componían. En su mayoría la línea de esta trocha era ancha (2,70 m) y los durmientes en cantidad de 250.000 unidades se cortaron por la mitad para cubrir las necesidades locales (ALAF, 2007).

Para la tarea de construir la línea *Río Gallegos-Río Turbio* en 1950 se enviaron desde el puerto de Bahía Blanca unos 190 vagones construidos en 1910, de trocha angosta, que fueron reacondicionados de los que se usaban para transportar carbón entre el Puerto de Ingeniero White y Puerto Belgrano.

Los vagones de primera clase y los furgones de carga fueron fabricados por una empresa belga (*Familleureux*) en 1922 y llegaron en barco a Río Gallegos. A los primeros se les hicieron adaptaciones para ser usados por personal de minas entre 28 de Noviembre y Río Turbio y como trenes de pasajeros en época invernal cuando las rutas estaban cortadas por la nieve en el trayecto Río Turbio-Río Gallegos (Coombs y Sinclair, 2014).

Figura 20: Placa de identificación de los Vagones de Primera Clase



Fuente: González, 2017

Los carros mineros (“vagonetas”) fueron fabricados por dos empresas en Argentina: Emepa y Glastra (Buenos Aires). Fueron utilizados varios años, antes de la incorporación de la cinta transportadora para extraer el carbón desde las galerías de la mina. En estos momentos ya no se usan más para la actividad minera y si bien cada carro tiene un número de serie que lo identifica, quedaron como pasivos ambientales, pero no solo se hicieron pocos estudios para su puesta en valor. La capacidad de estos carros es de 4 m³ (6 toneladas) y sus dimensiones son las siguientes: 3,40 m de largo; 1,40 m de ancho y 0,80 m de altura (González, 2016).

Figura 21: Carros Mineros para uso en Galerías de Mina



Fuente: González, 2012

2.3.2. De Tren Minero a Tren Turístico

A fines de 2014 se trasladaron los coches de pasajeros y el camión Sentinel (*Chufi*) para ser reparados con la idea de desarrollar un Tren Turístico Bioceánico con la idea de poner en valor al RFIRT. Se trata de la restauración del material rodante que integrara el histórico Ramal en un Proyecto bastante ambicioso pero sin mucho sustento técnico ni científico, pues ha sido usado más bien con intenciones políticas que pensando en un desarrollo local consolidado.

La particularidad de este tren es la similitud en sus características a “*La Trochita*” en Esquel (Chubut), pero usando en este caso el carbón que se extrae de Río Turbio como combustible para máquinas de vapor. Es el único ramal minero que continua en actividad, aunque no realiza el transporte de pasajeros. Se propuso como objetivo aprovechar su potencial turístico y la posibilidad de transformarlo en una atracción por sí misma ya que tiene una enorme importancia histórica, económica y cultural, sumado a la localización en un marco de imponentes atractivos naturales como los son los Parques Nacionales *Los Glaciares* (Argentina) y *Torres del Paine* (Chile).

Figura 22: Reacondicionamiento de los Vagones de Primera Clase



Fuente: González, 2017. Coombs y Sinclair, 2014

No solo habrá que acondicionar el material rodante y las vías para el transporte de pasajeros con fines turísticos, sino también la infraestructura en general las estaciones intermedias y las vistas de los poblados que atraviesa (*Turbio Viejo, Rospentek, 28 de noviembre y Julia Dufour*), pues existe en la actualidad un considerable deterioro del paisaje por la falta de planificación en las construcciones particulares y obras públicas agravado por la acumulación de basura en los últimos años.

Las fortalezas del proyecto se encuentran en la existencia de la vieja estación de Río Turbio con su historia y sus paredes de piedra y durmientes, rodeada de las sierras y de la mina. El trayecto completo demora unas 11 horas, y permitirá a los viajeros revivir la experiencia de atravesar la Patagonia en un tren a vapor, calentarse con una estufa a leña ubicada en el centro del vagón en el centro y poder caminar al lado de las vías cuando el tren se detiene en su recorrido.

Figura 23: Reacondicionamiento del Furgón de Carga



Fuente: González, 2017. Coombs y Sinclair, 2014

2.4. Las Carreteras de la Patagonia Austral

En 1932, por Ley Nacional 11.658, se creó la *Dirección Nacional de Vialidad* (DNV) que da inicio a un nuevo período en el cual se comienza a desarrollar el concepto de *Red Vial Nacional* (RVN), que permitió intensificar el intercambio comercial, social y cultural a nivel regional complementando la conectividad que había sido iniciado por los FFCC argentinos varias décadas.

En el año 1958, se dispuso una nueva estructura para la DNV dividiendo en tres órdenes de jerarquía a la RVN: *Troncal Nacional*, *Primaria Provincial* y *Comunal*, asignando responsabilidades y recursos específicos para cada jurisdicción comprometida, contando en la actualidad la DNV con más de 40.000 kilómetros de rutas que integran las distintas provincias y regiones entre sí del país. Las dos carreteras principales que llegan a la Patagonia son la Ruta Nacional N° 3 (RN3), *Corredor del Atlántico* y la Ruta Nacional N° 40 (RN40), *Corredor de los Andes*.

Figura 24: La Provincia de Santa Cruz y las RN3 y RN40



Fuente: Elaboración propia, en base a Alpern, 2009

2.4.1. La Ruta Nacional 40: El Corredor de los Andes

Construida a partir de 1935 en su parte norte (*parcialmente sobre el antiguo Camino del Inca*) su traza se fue con el tiempo modificando por cambios en su recorrido, por el agregado de tramos nuevos y por la incorporación de otros tramos preexistentes desde la región de Cuyo hacia la Patagonia.

Los rasgos principales de la RN40 se podrían sintetizar en pocas palabras: corriendo paralela a la Cordillera de los Andes atraviesa once provincias argentinas y a lo largo de su recorrido, cruza 18 grandes cursos de agua, atraviesa 20 parques nacionales y reservas naturales, conectando con 27 pasos fronterizos con Chile. Su importancia no solo es estratégica y estructural (cuenta con 236 puentes), sino también funcional y organizacional en cuanto a la conexión entre las poblaciones aledañas y en cuanto a la variabilidad de los ambientes en los cuales se proyecta, considerando la latitud y altitud que atraviesa, pues va desde poco menos de 22° S (*Trópico de Capricornio*) hasta más allá de 52° S y desde el nivel del mar hasta los 5.000 m SNM en su altura (Whittall, 2013).

Figura 25: Límite austral, cerca de Monte Aymond. *Chevrolet Special Deluxe* recorre una ruta de ripio



Fuente: AGN, Dominio Público, 1940

“Es imposible separar una ruta de su historia; es inevitable escindir los tiempos del camino del ritmo de un relato, de su carga mítica. La ruta nacional 40 es la más larga de la argentina: 5.200 kilómetros que unen el frío patagónico con la aridez de las arenas del norte. Y en el medio, lagos y montañas, bosques y volcanes, desiertos y glaciares. Pero también historias ancladas en imágenes, sostenidas en palabras” (Renison y Guyot, 2017).

Figura 26: Ruta Nacional 40 en el Departamento Güer Aike



Fuente: Elaboración propia en base Mapa IGN, 2017

3. METODOLOGÍA

Se ha trabajado en la búsqueda y recopilación de información primaria, archivos históricos, libros y revistas especializadas. Las fuentes bibliográficas de la evolución histórica de los medios de transporte utilizados en la Patagonia, es muy exigua. La mayoría de los registros que se han utilizado provienen de fuentes secundarias vinculadas a colecciones privadas y a *Organizaciones No Gubernamentales* (ONG). Se ha tratado de juntar toda la evidencia existente para la región recopilando material proveniente de escritores extranjeros. Como fuentes para el estudio del Patrimonio Industrial local además de las fuentes tradicionales se ha trabajado con fuentes de tipo complementario como algunos archivos de la empresa, catálogos industriales, avisos publicitarios y guías y folletos comerciales de la época. Como fuentes iconográficas se utilizaron fotografías antiguas y actuales y se estudiaron algunos planos disponibles.

En este trabajo se ha tratado de evitar considerar cuestiones relacionadas con la política internacional y con relaciones puntuales aún sin resolver, considerando que el desarrollo como región fue anterior a la demarcación de límites y trasciende los intereses particulares, pues los caminos (medios de transporte) y las comunicaciones han unido a las personas en todos los tiempos soslayando las diferencias de partes.

Se ha tomado como ejemplo el trabajo de revalorización del patrimonio de la revolución industrial que se ha realizado en Europa, considerando que cada material utilizado para transporte con el correr del tiempo no solo se constituyen en restos sin monta, sino que por el contrario, adquiere valor patrimonial al identificarse y constituirse como símbolo de la región en donde se utilizaron. Conservar y valorar tales restos posibilitaría mantener vivo el recuerdo de un pasado no tan remoto, pudiendo llegar a constituirse en un motor de desarrollo local al generar múltiples propuestas que incentiven la reutilización cultural de los bienes patrimoniales (Pardo Abad, 2008).

También se ha recurrido a la realización de entrevistas personales a quienes fueron los dueños o usufructuaron los bienes patrimoniales, recurriendo a la memoria colectiva y al recuerdo de los trabajadores y empresarios locales, quienes detentaron el uso del patrimonio industrial tangible mueble en un momento determinado y que están por lo tanto incluidos en la historia de esas cosas, reivindicándolas y dándoles un valor agregado a las mismas. Varios años antes y durante el transcurso de este trabajo de investigación se ha tenido la oportunidad de hacer contacto con los protagonistas de cada historia, muchos de ellos radicados en otras regiones de Argentina y aún en el extranjero. El uso de las redes sociales sin dudas ha sido una herramienta muy útil para vencer la barrera de la distancia y tener contacto personal con los actores principales. En los estudios de casos se han compartido en este trabajo tan solo tres historias, pero hay muchas más que quedan por desarrollar.

Algunos protagonistas han quedado relegados al pasado y he tratado de reivindicar sus causas. Sin dudas la tarea de algunas ONG, como *Fundación Histamar*, es invaluable a la hora de reconstruir el pasado. En el caso del cronista Payró, del *Villarino*, se ha podido adquirir la primera edición de su obra autografiada como testimonio de su trabajo, con el primer plano catastral con que cuenta la provincia de Santa Cruz.

La obra del fotógrafo *Walter Roil* como “*Cronista de la Patagonia*” precisa estar acompañada de otras reseñas históricas y trabajos de investigación para que quede magnificada su grandeza y potencial; trabajo que sin dudas debe realizarse y que demandará mucho tiempo y esfuerzo (Roil, 2009).

La tarea responsable que hacen algunos *bloggers* de buena gana y sin recibir remuneración pecuniaria, merece sin dudas un particular reconocimiento. El personal de los Museos y Sitios Patrimoniales que se ha visitado, ha manifestado gran desempeño y esmero al enviarnos la documentación solicitada lo que merece nuestro reconocimiento, pues quienes se dedican al tema en la mayoría de los casos lo hacen con una gran vocación personal.

4. RESULTADOS

4.1. Estudio de Casos

4.1.1. El Tractor a Vapor “*Mr. John Tweedie*”

Mi trabajo me llevó repetidas veces a tener contacto con Mike y Julia Johnston, propietarios de la *Estancia Stag River*, sobre la RN40 Km 365. Fue espontánea la referencia a un hito en sus vidas y en el desarrollo del establecimiento: la máquina a vapor que los acompañó por casi cien años. La historia comienza a principios del siglo XX, cuando varias rutas al extremo sur de la patagonia austral todavía no estaban consolidadas. Para esa época los FFCC no llegaban a la Patagonia, la RN40 no existía y la Aeroposta era una quimera.

A la manera de un gran grupo electrógeno portátil, este tractor a vapor de estilo colonial, postremo símbolo de la *Revolución Industrial* construido en el año 1914 con el número de Serie 1295, estaba llegando desde Inglaterra desarmado, junto con otros similares al puerto de Punta Arenas, con sus partes enumeradas para ser armado en destino. De allí fue acarreado por la incipiente *Ruta del Fin del Mundo*, para realizar servicios en la estancia.

Para esa época la mina de carbón era solo una idea en la mente de algunos visionarios, por lo cual la caldera del tractor debía estar adaptada para funcionar a leña para accionar el motor McLaren de 8 HP y de 12 toneladas nominales de peso, que fuera hecho con el concepto de durar para toda la vida, lo que le permitió trascender un par de generaciones. Fue construido en 1914 con el N° 1.295 y enviado a la Patagonia, cerca de Río Turbio, en el lado argentino de la frontera.

Figura 27: Placa identificatoria colocada en Worcester, Inglaterra



Fuente: Johnston, 2016

Según cuenta Mike Johnston (en la entrevista realizada), *“en la Estancia se lo utilizó para trabajar en el aserradero y hacer funcionar las guías para realizar la esquila de las ovejas. También fue utilizado en la mina de carbón (Río Turbio) para mover los vagones. Llevaba la lana a Punta Arenas. Se sabe que por lo menos hizo dos veces el viaje llevando la lana de Stag River a Punta Arenas (unos 250 Km de distancia). Trabajó muchos años en la Estancia hasta que se reventó la caldera. Para poder sacarla del aserradero hacia un lugar seguro se utilizaron 16 yuntas de bueyes ya que era lo único que teníamos disponible para mover tanto peso”*.

A fines de los años 1990 se trató de reubicar el tractor en otro sitio y al pasar por una zanja se rompió el eje delantero, quedando varado allí algunos años. Durante la crisis económica argentina del año 2001 fue vendida a un coleccionista inglés de Worcester, el ingeniero Richard Morris quien lo repatrió, demandando once años para restauración total, reparándolo a su estado funcional original, para compartir podio con otras maquinarias de época en Exposiciones de máquinas antiguas a vapor en Inglaterra.

Figura 28: Restauración del Tractor a Vapor “Mr. Tweedie”



Fuente: Johnston, 2016

Esto si bien significó un desahogo económico para Stag River, la pérdida de patrimonio para la Patagonia y para el país significa valores imponderables por su trascendencia en el tiempo. Son cuestiones que deben ser revisadas desde el punto de vista académico, pero gestionadas a nivel público y social, lo cual no viene sucediendo con consecuencias irreversibles en el largo plazo.

En el *Museo del Recuerdo* de Punta Arenas, fundado en la década de 1970¹⁵, se encuentra un modelo similar a “Mr. Tweedie” (aunque sin haber sido restaurado funcionalmente) y se recupera material mobiliario antiguo que se patrimonializa, con la idea de perpetuar la memoria a través de la recreación de los ambientes del pasado.

4.1.2. El Viejo Oldsmobile 1941 Sedán

Por la década de 1960 transitaba las rutas y sendas de las Comarca de la Cuenca Carbonífera un clásico norteamericano de veinte años. En la foto que data del verano de 1963 está posando la joven Paula Apollonio sobre un *viejo* Oldsmobile sedán modelo 1941. El automóvil pertenecía a la familia Poggioli.

¹⁵ Su fundador, el historiador Mateo Martinic, Premio Nacional de Historia (Chile) fue también fundador del Instituto de la Patagonia (UMAG) ha permitido recuperar mucho material proveniente de donaciones de familias locales. En la actualidad, se exhiben miles de materiales que reflejan la historia, tecnología, industria y numismática, con una perspectiva museológica brindando información histórica y cultural de la región y del país.

En una entrevista a Sergio, el hijo, expresó: *“El coche lo compró mi padre en Buenos Aires, allá por el año 1962. Ya era un modelo clásico y viejo, tenía 20 de años. En ese auto aprendí a manejar cuando tenía 17 años. De la barra de amigos yo era el más chico y el único que disponía de coche y cuando íbamos a bailar, más de una vez, a los amigos después de la fiesta los tenía que llevar sus casas. Lo compró después el viejo Badioli. Yo con ese coche me divertí a lo loco, fui a la Torres del Paine, varias veces a Río Gallegos y a Puerto Natales... ¡fue el primero de mi vida... fabuloso!”*

Figura 29: Paula y el Oldsmobile Sedán Modelo 41 en la RN40



Fuente: Apollonio, 2017

Según expresa Paula en otra entrevista: *“en esos días me estaban enseñando a conducir y habíamos ido a una parte de la meseta en la que es hoy la Ruta 40, frente al aeropuerto, en 28 de Noviembre. Fue en las vacaciones de verano que me sacaron esa foto, pues para esa época estaba estudiando como pupila en un colegio de Río Gallegos. En esa época era la costumbre andar con tacos altos y medias de nylon, así estábamos a la moda. En esa foto estaba aprendiendo a manejar en un coche de la familia Poggioli, un Oldsmobile de caja automática, era un auto que ya tenía sus años. En esa ocasión había ido Sergio que era un par de años mayor que yo, con su padre quien nos acompañó”.*

En la Comarca de la Cuenca Carbonífera se perdió el rastro de ese paradigmático automóvil, pero quedan muchos otros que se pueden rescatar, estudiar y revalorizar.

Figura 30: Vehículos encontrados en las Áreas Urbanas



Fuente: González, 2017

En los ejidos urbanos, en las chacras y en las estancias del sur de Santa Cruz todavía se pueden encontrar una gran variedad de vehículos en buen estado como el *Chevy Impala SS 60* en un garaje a la intemperie de 28 de Noviembre. Otros, como el camioncito *Bedford* en Río Turbio ha quedado como un pasivo ambiental en un corralón municipal esperando mejor suerte.

4.1.3. El Carro Minero Volcador

Desde el año 2013 se ha realizado el seguimiento de un carro minero volcador que se encuentra botado al margen de un basural y escombrera situado en pleno urbano, entre el Hospital de Río Turbio y la Planta Purificadora de Servicios Públicos. El mismo se encuentra desde el año 2010 en ese sitio, a expensas del deterioro ambiental y no se conocen las causas que derivaron en su abandono. Desde la UART UNPA se viene trabajando en la recuperación de patrimonio minero que pueda ser utilizado en *Turismo Rural con Identidad Minera* (González et al, 2016).

Figura 31: Imágenes del carro minero volcador abandonado período 2012-2017



Fuente: González, 2017

Hasta el momento las gestiones de recuperación de este patrimonio material están en curso, pero todavía no se tiene la dimensión de su verdadero valor cultural. Los aportes de la mina de carbón no solo se encuentran en la zona de explotación en sí, sino que en toda la cuenca, incluido el ambiente rural, el paisaje cultural está determinado por la actividad minera. Se ha realizado la propuesta a la empresa YCRT para recuperarlo, restaurarlo, pintarlo adecuadamente y colocarlo en un trayecto de vías en un sendero interpretativo de un *Parque Temático*, como una propuesta educativa y como elemento para futuras investigaciones, colocando al lado del carro un cartel informativo con la información relacionada con su origen, materiales constructivos y dimensiones con planos, usos que tuvieron, época en la que participaron en la extracción de carbón, fotos de época de dicho tipo de carro, incluyendo también su historia reciente.

Para el caso del *Patrimonio Material Mueble*, como el caso de los medios de transporte se debe tener cuidado en su preservación evitando la pérdida de elementos que pueden alcanzar el valor patrimonial. La suma de los mismos modifica el ambiente natural construyendo el paisaje cultural. Es un proceso que sucede a lo largo de un período extenso de tiempo, en el cual intervienen y coaccionan variados agentes y situaciones que hacen necesaria una mirada a largo plazo. “*Hablar de Patrimonio es considerar a la cultura resultante de la interacción de la sociedad con el ambiente, en donde se incluye el conocimiento, las aptitudes y hábitos adquiridos por el hombre como miembro de la sociedad. Estas manifestaciones y elementos son un reflejo de la respuesta que el hombre da a los problemas concretos de su existencia y su relación con el entorno; esto es lo que lo hace válido para el desarrollo sustentable*” (Fernández y Guzmán Ramos, 2004:103).

4.2. Propuesta a desarrollar en la Chacra 8C

Sobre Ruta Nacional N° 40, pasando el Aeropuerto 28 de Noviembre-Río Turbio, y camino a Rospentek, en la zona de Chacras del ejido municipal de 28 de Noviembre se encuentra la Chacra 8C de la Unidad Académica Río Turbio, con una superficie de 6,55

Hectáreas, destinada a ser un *Campo Experimental y Unidad de Demostrativa*. Desde 2015 se trabajó en el proyecto “*Adecuación de la Chacra 8C para la Concreción de Prácticas de Formación Laboral Orientadas al Ámbito Rural en el Sudoeste de la Provincia de Santa Cruz*”, desarrollando infraestructura en dicho predio.

Figura 32: Trabajos en Chacra 8C de la UART UNPA



Fuente: González, 2017

Con los precedentes expuestos y con la disponibilidad de contar con abundante material para comenzar a trabajar en la formación de un Parque Temático, se realiza la propuesta de desarrollo del mismo en una superficie de 3 Ha, como un atractivo que complemente al *Museo Minero de Río Turbio* especializado en la minería del carbón.

Se pretende trabajar no solo en elementos materiales, sino también en todo el patrimonio intangible que da valor a esos bienes materiales, valorizando a la vez las actividades que ofrece nuestra institución en un predio localizado en ambiente rural (González, 2016), y generando a la vez nuevas líneas de investigación. Considerar una propuesta interdisciplinaria que tenga en cuenta el entorno económico y social de la época considerada y el impacto que se generó al transformar el ambiente natural en un paisaje cultural minero.

Figura 33: Croquis y Ubicación de la Chacra 8C UART UNPA



Fuente: Catastro Municipal, 1978. CNES/Airbus, 2017

Como ya se expresó en anteriores ocasiones (González et al, 2017), la revalorización de los predios que tienen potencialidad para el desarrollo de un turismo cultural en áreas rurales con *Identidad Minera*, con los trabajos de la UNPA, de la empresa YCRT y la cooperación de los municipios involucrados, se constituirán en una herramienta para el *Desarrollo Local* con efecto multiplicador sobre la población que habita esta zona minera de la patagonia argentina.

6. CONCLUSIONES

Desde hace unas cuantas décadas se observa un aumento en la búsqueda de testimonios de un pasado industrial reciente, particularmente expresado en museos y centros de interpretación del patrimonio que revisten un alto valor educativo y cultural.

Generalmente la maquinaria obsoleta puede revestir valor patrimonial y por la historia que cuenta puede ser usada por tiempo indefinido, tratando de mantener intacta su esencia (estructura y funcionalidad) con un uso no consuntivo de las mismas. Ese nuevo uso permite a su vez generar nuevos beneficios para la comunidad local y en todos los casos es necesario contar con la interacción de los visitantes para poder ofrecer una respuesta definida a las necesidades de los turistas con criterios ajustados de conservación (Pardo Abad, 2008).

Un *Parque Temático* en estas latitudes debería ser orientado no solo a un público especializado en el Transporte y las Comunicaciones pues la distancia es un factor decisivo al momento de planear un viaje; por este motivo necesariamente deberá considerarse captar a turistas que vienen de paso y a aquellos que hacen el circuito Torres del Paine-Los Glaciares, al público local y a estudiantes de todos los niveles para visitas de una jornada. Es interesante considerar la propuesta para el resto de los habitantes del sur de Santa Cruz y de Chile.

Se sigue afirmando que la oportunidad de progreso de la Comarca de la Cuenca Carbonífera de Río Turbio no está dada por el éxito de una sola actividad. La historia del siglo pasado ha demostrado que la dependencia absoluta a las propuestas políticas determina la incertidumbre de un modelo de desarrollo sustentable, por lo que rescatar el valor patrimonial e identitario de la actividad minera, para ser usado en turismo, no solo proporciona un valor agregado a la minería, sino que también permite integrar a toda la sociedad en su conjunto en esa propuesta (González, 2013).

En cuanto al *Desarrollo Local basado en la Identidad Local* los estudios sobre esos temas han mostrado la importancia de la dimensión identitaria. La existencia de procesos exitosos de desarrollo local siempre ha estado ligada a la presencia de fuertes componentes identitarios que estimulan y vertebran el potencial de iniciativas de un grupo humano (Arocena, 2001), componentes que sin dudas se encuentran en todo el territorio de la Comarca Minera. Asimismo es muy importante trabajar en proyectos de corto y mediano plazo que interesen a la gestión de turno por el logro rápido de algunos primeros objetivos (González et al, 2017).

7. ANEXO FOTOGRÁFICO

Marcas y Modelos de Vehículos usados en la Comarca.



Estanciera Rural fabricada por Industrias Kaiser Argentina, en momentos de la fundación del poblado de 28 de Noviembre, diciembre de 1959. En la fotografía se encuentra el gobernador de Santa Cruz (*Mario Paradelo*) y el intendente de Río Turbio (*Américo Blachere*).



Fiat 600 frente al supermercado local en Río Turbio. En la foto del año 1965 se encuentra el niño de un año, *Fernando José Funes*, radicado en la actualidad en la provincia de Córdoba, Argentina.



Familia Rubins en el Barrio Las Lengas de Río Turbio. Al fondo se aprecian tres vehículos: un *Fiat 1100 Sedán*, un *Citroën 2CV* y un *Rambler Ambassador*.



Una de las primeras motocicletas *Royal Enfield 500* del año 1951 con la familia Contenta, amante de estos vehículos, en Río Turbio. A la izquierda se observa la etiqueta de un vino *Malbec* cosecha 2017, que evoca una hazaña realizada en esa época por las rutas patagónicas.



Un *Messerschmitt KR200*, con las hijas de la familia Contenta en Río Turbio.

BIBLIOGRAFÍA

- ALAF (2007). *Norma para el Suministro de Durmientes de Madera Dura*. Comisión de Normalización. Asociación Latinoamericana de Ferrocarriles, 5/036, Grupo B. 26 pp.
- Arguindeguy, Pablo y Rodríguez, Horacio (1999). *Buques de la Armada Argentina 1852-1899 sus comandos y operaciones*. Buenos Aires, Instituto Nacional Browniano.
- Arias, Mariela (2011). *Lo que dejó Saint-Exúpery en Río Gallegos*. Al fin y al cabo el Sur. Apuntes a pie de página desde la Patagonia. Blog La Nación. <http://blogs.lanacion.com.ar/el-sur/historias-minimas/lo-que-dejo-saint-exupery-en-rio-gallegos/>. Última fecha de Consulta: 22/1/2017.
- Arriagada, Ramón (2012). *Juan Ladrilleros. El Navegante Olvidado*. Editorial Palibros.
- ANU – Australian National University (1967). *King, Phillip Parker (1791-1856)*. Australian Dictionary of Biography, National Centre of Biography, Vol. 2 (MUP).
- Arocena, José (2001). *El Desarrollo Local: Un Desafío Contemporáneo*. Universidad Católica de Uruguay. Editorial Santillana, Montevideo, Uruguay.
- Borelli, Pablo y Oliva, Gabriel (2001). *Ganadería Ovina Sustentable en la Patagonia Austral – Tecnología de Manejo Extensivo*. Proyecto de Desarrollo Sustentable de la Patagonia. Convenio Argentino – Alemán INTA – GTZ. EEA Santa Cruz.

- Bottaro, Wenceslao (2014). La Hermandad del Escrófalo de Puerto Madryn. Blog de Wenceslao Bottaro: www.blucansendel.com.ar, última consulta: 7/12/2017.
- Cate, Curtis (1970). *Antoine de Saint-Exupéry: His Life and Times*. Quebec, Canadá. Longmans Limited.
- Coombs, Martin y Sinclair, David (2014). *Railways at the End of the World – In Patagonia and the South Atlantic Islands*. The Arauaria Press, United Kingdom. 12 (267-298).
- Domínguez, Aristides Bryan (2014). *Llegada a Buenos Aires de los Restos del General Don José de San Martín. Muelle de las Catalinas*. Instituto Universitario del Ejército. Escuela Superior Técnica. Buenos Aires.
- Fernández, Guillermina y Guzmán Ramos, Aldo (2004). *El Patrimonio Industrial-Minero como Recurso Turístico Cultural: El Caso de un Pueblo Fábrica de Argentina*. Pasos (Revista de Turismo y Patrimonio Cultural). Buenos Aires. 2 (1), 101-109.
- Ferrer Jiménez, Daniel (2009). *El Conocimiento Geográfico de la Patagonia Interior y la Construcción de la Imagen de Torres del Paine como Patrimonio Natural a Conservar*. Estudios Geográficos. 70 (266), 125-154.
- González, Pablo Esteban (2013). *Un Paisaje con Identidad Cultural Minera*. Segundo Encuentro Paisajes Culturales en Patagonia. UMAG-UNPA-ICOMOS, Punta Arenas, Chile.
- González, Pablo Esteban (2016). *Un Paisaje Rural con Identidad Minera en la Comarca de la Cuenca Carbonífera del Río Turbio. Provincia de Santa Cruz, Patagonia Austral Argentina*. International Journal of Scientific Managment Tourism. 2 (3), 63-79.
- González, Pablo Esteban, Tello, Graciela y Tagliorette, Alicia. (2016). *Chacras y Paisaje Cultural Minero: Atractivos Turísticos de la Cuenca Carbonífera. Santa Cruz*. ICASUR. Unidad Académica Río Turbio. Universidad Nacional de Patagonia Austral. IV Encuentro de Investigadores, Becarios y Tesistas de la Patagonia Austral. Caleta Olivia, Santa Cruz, Argentina. 4, 37-39.
- González, Pablo Esteban; Olocco, Leonardo Ariel y Sosa, Danel Alí (2017). *Rediseño del Quonset en la Comarca de la Cuenca Carbonífera como Ícono en la Revalorización de su Patrimonio Arquitectónico. Río Turbio, Patagonia Austral Argentina*. Tercer Congreso Internacional Científico Profesional de Turismo Cultural. International Journal of Scientific Managment Tourism, Córdoba, España. 3 (4): 413-442.
- Hidalgo, Jorge; Schiappacasse, Virgilio; Hans, Niemeyer; Aldunate, Carlos; y Mege, Pedro (1996): “*Los Aonikenk Cazadores terrestres de la Patagonia Austral*”. Etnografía. Sociedades indígenas contemporáneas y su ideología. Editorial Andrés Bello. Santiago. 149-165.
- IGN (2017). *Mapas Satelital, Físico y Político de la provincia de Santa Cruz, Argentina*. Instituto Geográfico Nacional, Ministerio de Defensa, República Argentina. <http://www.ign.gob.ar/AreaServicios/Descargas/Mapas>.

- Martinic Beros, Mateo (1975). *Origen y evolución de la inmigración extranjera en la Colonia de Magallanes entre 1870 y 1890*. Anales del Instituto de la Patagonia, Punta Arenas (Chile). 6, 5-41.
- Martinic Beros, Mateo (2009). *Los Comienzos del Transporte Mecanizado Terrestre en Magallanes (1900-1930)*. Magallania. Punta Arenas, Chile. 37 (1): 7-19.
- Molina Carranza, Daniel (2004). *Río Turbio, el Carbón y la Marina*. Boletín del Centro Naval. 8, 241-249.
- Murúa, Mabel Helena (2015). *Una Vida a Bordo por el Atlántico Sur. El Descubrimiento del Lago Fagnano*. Editorial Dunkel, Buenos Aires. 88 pp.
- Nacuzzi, Lidia Rosa (1998). *Identidades impuestas. Tehuelches, aucas y pampas en el Norte de la Patagonia*. Buenos Aires, Sociedad Argentina de Antropología.
- Pardo Abad, Carlos J. (2008). *Turismo y Patrimonio Industrial. Análisis desde la Perspectiva Territorial*. Editorial Síntesis, Madrid, España. 230 pp.
- Payró, Roberto (1898). *La Australia Argentina. Excursión Periodística a las Costas Patagónicas, Tierra del Fuego e Islas de los Estados*. Imprenta “La Nación”, Buenos Aires, 451 pp.
- Piglia, Melina (2015). *En torno al Viaje en Avión en la Argentina: Representaciones y Experiencias, 1929-1958*. Avances del Cesor. 12 (13): 133-158.
- Renison, Sonia y Guyot, Alejandro (2017). *Ruta 40. Cinco Mil Doscientos Kilómetros desde la Patagonia hasta el Norte Argentino*. Editorial Planeta, Buenos Aires. 160 pp.
- Rodríguez, Mariela Eva y Delrio, Walter (2000). *Los Tehuelches. Un paseo Etnohistórico*. En El gran libro de la Provincia de Santa Cruz. Barcelona: Alfa-Milenio, 428-460.
- Roil, Walter (2009). *Walter Roil: Cronista de la Patagonia*. 1ra. Edición, Buenos Aires. Larivière. 72 pp.
- Ruggeri, Salvador (2009). *El Gaucho Cuyano que fuera Marino, Explorador, Cartógrafo y Gobernante ejemplar. Carlos María Moyano*. Universidad Nacional de la Plata. Museo: Revista de la Fundación Museo de la Plata “Francisco Pascasio Moreno”. 3(23), 49-53.
- Terbeck, C. Augusto (1979). *Capitán de Corbeta Agustín del Castillo. Explorador Patagónico Austral Descubridor del Yacimiento Carbonífero Río Turbio*. Reseña Biográfica. Yacimientos Carboníferos Fiscales, Imprenta del Congreso de la Nación, Buenos Aires.
- Toledo, Nelson (2011). *Patagonia y Antártica. Personajes Históricos*. Editorial Palibro.
- Vezub, Julio E. (2015). *La Caravana de Musters y Casimiro. La “Cuestión Tehuelche” Revisitada por el Análisis de Redes. Punta Arenas – Carmen de Patagones, 1869-70*. Magallania, Chile. 43 (1): 15-35.
- Whittall, Austin V. (2013). *Ruta 40: Ruta Escénica, Lugar Histórico y Producto Turístico. Propuesta para una puesta en Valor*. 24 pp.

- Zóccola, Éleo Pablo (1973). *Río Turbio. Gesta del Carbón*. Yacimientos Carboníferos Fiscales. Impresora Belgrano, Buenos Aires.
- Zusman, Perla (1999). *¿Terra Australis – “Res Nullius”? El Avance de la Frontera Colonial Hispánica en la Patagonia (1778-1784)*. Iberoamérica ante los retos del Siglo XXI. I Coloquio Internacional de Geocrítica. Scripta Nova Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales. Universidad de Barcelona. 45 (34).